



## Lavere hastighedsgrænser giver færre hastighedsovertrædelser

**Bonde, Nanna Skou; Møller, Mette**

*Published in:*  
Nyhedsbrevet trafiksikkerhedsforskning

*Publication date:*  
2019

*Document Version*  
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Bonde, N. S., & Møller, M. (2019). Lavere hastighedsgrænser giver færre hastighedsovertrædelser. *Nyhedsbrevet trafiksikkerhedsforskning*, 44. <http://www.trafiksikkerhedsforskning.dtu.dk/Arkiv/Nr-44/Lavere-hastigheder-giver-faerre-overtraedelser>

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



## Lavere hastighedsgrænser giver færre hastighedsovertrædelser

*En helt ny undersøgelse fra USA viser, at en sænkelse af hastighedsgrænsen fra 30 mph (48 km/t) til 25 mph (40 km/t) i Boston har medført færre overtrædelser af hastighedsgrænsen. Effekten er størst for de største hastighedsovertrædelser.*

Af Nanna Bonde (videnskabelig assistent) og Mette Møller (seniorforsker)

I 2016 gjorde en lovændring i Massachusetts det muligt for statens byer at sænke hastighedsgrænsen fra 30 mph til 25 mph, hvis det var i offentlighedens interesse. Amerikanske fartgrænser har hidtil hovedsageligt været fastsat ud fra 85% fraktilen, hvilket betyder den hastighed, som 85% af køretøjerne kører under på en given vejstrækning.

Som følge af lovændringen blev hastighedsgrænserne i Boston generelt sænket fra 30 mph til 25 mph. Efterfølgende har et amerikansk forskerhold undersøgt effekten.

### Information om hastighedsændringen

For at gøre offentligheden opmærksom på den sænkede hastighedsgrænse blev der udsendt en pressemeddelelse, der blev bragt i flere nyhedsmedier. Herudover blev der det første år efter ændringen yderligere gjort opmærksom på den sænkede hastighedsgrænse gennem en række tiltag, som fx kampagner på busser og toge.

### Evaluerings af ændringens effekt

For at undersøge effekten af den sænkede hastighedsgrænse blev der indsamlet hastighedsmålinger fra de påvirkede veje i Boston (n=50), både før og efter ændringen trådte i kraft. Herudover blev der indsamlet hastighedsmålinger fra byen Providence (n=50), hvor hastighedsgrænsen både før og efter var på 25 mph.

Hastighedsmålingerne blev indsamlet på vejstrækninger, der var nogenlunde ens udformet. De havde alle en enkelt kørebane i hver retning, lå i en tilpas afstand til vejkryds og var relativt flade og lige. Der var ingen fartskilte på strækningerne, og alle lå minimum en km fra nærmeste hastighedsmåler og/eller skole, da skoleområder i Boston og Providence har en hastighedsgrænse på 20 mph (32 km/t).

Den ændrede hastighedsgrænse trådte i kraft den 9. januar 2017. Før-målinger blev indsamlet fra oktober til december 2016. Efter-målinger blev indsamlet fra september til november 2017. Målingerne blev indsamlet over to dage i fem timer hver dag på hvert af de udvalgte steder. Målingerne blev foretaget uden for myldretiden på hverdage med tørt vejr. Antallet af biler, hvis hastighed blev målt, fremgår af tabel 1.

**Tabel 1:** Oversigt over hastighedsmålinger

Før	Gennemsnitlige antal biler pr. time	Maksimale antal biler pr. time
Boston	262	607
Providence	229	503
Efter	Gennemsnitlige antal biler pr. time	Maksimale antal biler pr. time
Boston	257	551
Providence	238	508

### Gennemsnitlig kørehastighed

På baggrund af de indsamlede hastighedsmålinger blev bilisternes gennemsnitshastighed samt 85% fraktilen beregnet (tabel 2). Beregningerne viste, at der hverken på gennemsnitshastigheden eller 85% fraktilen var signifikant forskel på hastigheden før og efter ændringen. Den manglende forskel i gennemsnitshastigheden skyldes ifølge forskerne, at hastigheden steg for de lave hastigheder og faldt for de høje hastigheder.

**Tabel 2:** Gennemsnitshastighed samt 85% fraktil fra de gennemførte hastighedsmålinger

Før	Gennemsnitshastighed	85% fraktil
Boston	24,8 mph	31,0 mph
Providence	24,8 mph	31,0 mph
Efter	Gennemsnitshastighed	85% fraktil
Boston	24,8 mph	31,0 mph
Providence	24,9 mph	31,0 mph

### Hastighedsovertrædelser

Som en del af evalueringen blev det beregnet, hvor stor en andel af køretøjerne, der overtrådte hastighedsgrænsen, og hvor meget de overtrådte den med. Resultatet fremgår af tabel 3. Som det fremgår, er ændringen størst for de største hastighedsovertrædelser. I Boston, hvor hastighedsgrænsen blev reduceret, faldt andelen af bilister, der kørte hurtigere end 35 mph således med 22%. I Providence, hvor hastighedsgrænsen ikke blev ændret, var der derimod en stigning på 17% i andelen, der kørte hurtigere end 35 mph.

Yderligere analyser viste, at sandsynligheden for, at bilister kører hurtigere end hhv. 25 mph, 30 mph og 35 mph, var faldet med hhv. 2,9%, 8,5% og 29,3 % efter ændringen i hastighedsgrænsen. Resultatet var signifikant.

**Tabel 3:** Andel køretøjer, der kører hurtigere end hhv. 25, 30 og 35 mph.

	> 25 mph (>40 km/t)	>30 mph (>48 km/t)	>35 mph (>56 km/t)
Boston, før	47,9%	18,2%	4,9%
Boston, efter	46,9%	18,1%	3,8%

<b>Procentuel ændring</b>	-2,1%	-0,5%	-22,4%
<b>Providence, før</b>	45,9%	15,9%	3,5%
<b>Providence, efter</b>	46,2%	17,5%	4,1%
<b>Procentuel ændring</b>	0,7%	10,1%	17,1%

### Lavere hastighedsgrænser fører til færre hastighedsovertrædelser

På baggrund af undersøgelsens resultater konkluderer forskerne, at nedsættelse af hastighedsgrænserne gavner trafiksikkerheden, fordi det medfører en reduktion i andelen af overtrædelser af hastighedsgrænsen. Reduktionen er størst for de store hastighedsovertrædelser.

Det bliver dog påpeget, at undersøgelsen blot evaluerer effekten af den ændrede hastighedsgrænse på kort sigt, idet hastighedsmålingerne er indsamlet blot otte måneder efter ændringen trådte i kraft.

### Litteratur:

Hu, W. & Cicchino, J. B. (2019). Lowering the speed limit from 30 mph to 25 mph in Boson: effects on vehicle speeds. Injury Prevention. DOI: 10.1136/injuryprev-2018-043025

Opdateret af Ragnhild Holgaard den 1. april 2019